



全国中文核心期刊
中文人文社会科学引文数据库来源期刊 (CSSCI)
中国人文社会科学核心期刊
中国人民大学复印报刊资料重要转载来源期刊
中国政法类核心期刊

ISSN1004-8049

CN11-3152/K

太平洋学报

太平洋学报

Taipingyang Xuebao
PACIFIC JOURNAL

(月刊)

第26卷 第2期 Vol.26 No.2

(1993年创刊)

2018

- ◎ 论“必须进行具有许多新的历史特点的伟大斗争”
——兼谈认识世界基本矛盾的方法
张文本
- ◎ 新战略空间安全：一个初步分析框架
刘杨铨 徐能武
- ◎ 中国-拉共体共建“一带一路”探析
谢文洋

第二十六卷 第二期 二零一八年二月

海洋出版社



PACIFIC JOURNAL

Vol.26 No.2

太平洋学报

(月刊)

2018年(第26卷)第2期

《太平洋学报》编辑委员会

顾问: 吴敬琏 张登义 鹿守本

主任: 张宏声

副主任: 石青峰 杨绥华

主编: 丁磊

副主编: 杜钢建 金灿荣 罗肇鸿

戴桂林 李国强 贾宇

编委:(以姓氏笔画为序)

丁一凡 小原凡司(日本) 王义桅

王校轩 王逸舟 王琪 王斌

田新建 史春林 朴键一 曲探宙

朱坚真 朱锋 朱瑞良 庄芮

刘仁山 刘江永 刘建飞 刘容子

安仁海(韩国) 孙小迎 孙吉亭

孙学峰 严安林 苏浩 杜钢建

李红云 李国强 杨伯江 杨金森

杨泽伟 杨绥华 肖洋 时殷弘

吴士存 吴敬琏 吴磊 余民才

宋伟 张文木 张国有 张洁

张振江 张海文 张蕴岭 阿东

陈文玲 陈玉荣 陈须隆

陈勇(美国) 林民旺 林宏宇

罗肇鸿 金永明 金灿荣 周大地

周琪 郑海麟(加拿大) 赵龙跃

胡金焱 胡念祖(中国台湾) 胡德坤

柯昶 秦为稼 贾宇 夏善晨

倪峰 徐光裕 翁立新 高世楫

鹿守本 商乃宁 韩锋 韩增林

傅梦孜 傅岷成(中国台湾) 鲁义

雷波 翟崑 潘敏 潘新春

戴桂林

C. Raja Mohan(拉贾·莫汉,印度)

Michael Pillsbury(白邦瑞,美国)

目次

政治与法律

新战略空间安全:一个初步分析框架…… 刘杨钺 徐能武(1)

威望动机与大国太空博弈…… 陈翔(14)

网络空间规则制定的中美博弈:竞争、合作与制度均衡……

…… 何晓跃(25)

论新加坡网络空间治理及对中国的启示…… 汪炜(35)

海洋强国建设

专属经济区安全与航行自由的平衡

——以美国“航行自由行动”为例…… 江河 洪宽(46)

我国《渔业法》域外效力的强化

——兼论负责任远洋渔业国家形象的维护

…… 薛桂芳 房旭(59)

21世纪海上丝绸之路建设

麦哲伦船队横渡太平洋的艰难航行初论…… 张箭(69)

中国-拉共体共建“一带一路”探析…… 谢文泽(80)

经济与社会

美国的经济制裁及其信号表达

——基于1989—1992年美国三起制裁的经验验证…… 吉菲菲(91)

综述与评述

论“必须进行具有许多新的历史特点的伟大斗争”

——兼谈认识世界基本矛盾的方法…… 张文木(101)

刊名为全国人大常委会原副委员长、中国太平洋学会

前会长周谷城亲笔题写

CONTENTS

Politics and Law

- Security in New Strategic Domains: A Preliminary Framework
..... LIU Yangyue XU Nengwu(1)
- Prestige Motivation and the Space Game of Great Powers CHEN Xiang(14)
- Sino-U.S. Game in Cyberspace Rulemaking: Competition, Cooperation and Institutional Equilibrium HE Xiaoyue(25)
- Singapore's Cyberspace Governance and Its Enlightenment to China
..... WANG Wei(35)

Building China into A Strong Maritime Country

- Equilibrium between EEZ Security and Freedom of Navigation: A Case Study of the US FON Program JIANG He HONG Kuan(46)
- Strengthening Extraterritorial Effect of China's *Fishery Law*: Maintaining the Image of a Responsible Distant Water Fishing Nation
..... XUE Guifang FANG Xu(59)

Pushing Ahead 21st Century Maritime Silk Road Initiative

- Preliminary Discussion on Arduous Voyage of Magellan's Fleet Cross the Pacific ZHANG Jian(69)
- An Analysis of China-CELAC Joint Construction of the Belt and Road Initiative XIE Wenze(80)

Economy and Society

- America's Economic Sanctions and Signals: An Analysis of America's Economic Sanctions from 1989 to 1992 JI Feifei(91)

Literature Review and Comment

- On "A Great Struggle with Many New Contemporary Features Must Be Undertaken": Approaches to Understand Basic Contradiction ZHANG Wenmu(101)

本刊实行专家匿名审稿制度
所刊发文章不代表本刊观点

本刊启事

为适应我国信息化建设,扩大本刊及作者知识交流渠道,本刊已被中国核心期刊(遴选)数据库、中文科技期刊数据库、中国学术期刊网络出版总库及 CNKI 系列数据库等多家数据库收录。若作者对此有异议,请在来稿时向本刊说明,本刊将作另行处理。

《太平洋学报》编辑部

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2018.2.008

谢文泽: “中国-拉共体共建‘一带一路’探析”, 《太平洋学报》, 2018年第2期, 第80-90页。

XIE Wenzhe, “An Analysis of China-CELAC Joint Construction of the Belt and Road Initiative”, *Pacific Journal*, Vol.26, No.2, 2018, pp.80-90.

中国-拉共体共建“一带一路”探析

谢文泽¹

(1. 中国社会科学院, 北京 100007)

摘要: 拉美国家开始对接“一带一路”。习近平主席指出, 拉美地区是21世纪海上丝绸之路的自然延伸, 是“一带一路”建设不可或缺的重要参与方。拉美地区正在加速推进以交通、能源、通讯为重点领域的互联互通, 这与“一带一路”的设施联通有较高的契合度。南美洲基础设施一体化倡议、中美洲一体化和发展项目、加勒比石油计划是拉美地区3个较为重要的次区域互联互通合作机制, 其项目可分为国内互联互通、次区域互联互通、洲际互联互通3个层次。中国-拉共体论坛是深化中拉全面合作伙伴关系, 推进中拉整体合作的重要平台, 中拉双方可以通过该平台, 以互联互通为优先领域, 以3层次互联互通为基础, 以10条两洋通道为洲际互联互通优先项目, 构建多元化、多层次的“一带一路”对接与合作机制。

关键词: 中国; 拉共体; 一带一路; 拉美地区; 基础设施

中图分类号: D822

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2018)02-0080-11

进入21世纪以来, 以交通、能源、通讯为3大重点领域的互联互通在拉美地区一体化发展战略中的重要性日益凸显。近年来, 以南美洲基础设施一体化倡议^①、中美洲一体化和发展项目^②、加勒比石油联盟^③为主要代表的次区域互

联互通加速推进, 拉美地区进入了其历史上第三轮基础设施建设高峰。拉共体(即“拉丁美洲和加勒比国家共同体”)成立于2011年11月, 33个拉美国家均为其成员国。2014年7月, 中拉论坛(即中国-拉共体论坛)正式成立, 该论坛

收稿日期: 2017-06-30; 修订日期: 2017-12-14。

基金项目: 本文是2015年国家社科基金一般项目“中国与拉丁美洲国家经贸关系研究”(15BGJ017)以及国家社科基金重大项目“中拉关系及对抗战略研究”(15DA067)的阶段性成果, 并受到中国社会科学院“‘一带一路’倡议下郑州建设国家中心城市——美洲地区合作重点方向及领域研究”项目资助。

作者简介: 谢文泽(1969—), 男, 山东蒙阴人, 中国社会科学院拉丁美洲研究所研究员, 博士, 主要研究方向: 拉丁美洲经济、拉丁美洲基础设施建设、中拉经贸合作等。

① “南美洲基础设施一体化倡议”的西班牙语全称为“*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*”, 缩写为“*IIRSA*”。

② “中美洲一体化和发展项目”的西班牙语全称为“*Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica*”, 缩写为“*PM*”。2001年伯利兹、哥伦比亚、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马9国发起了“普埃布拉-巴拿马计划”(Plan Puebla Panamá)。2009年, “普埃布拉-巴拿马计划”更名为“中美洲一体化和发展项目”, 位于加勒比地区的多米尼加共和国正式加入并成为第10个参与国。

③ “加勒比石油联盟”的西班牙语名称为“*Petro Caribe*”, 2000年委内瑞拉发起倡议, 2005年正式启动, 2013年加勒比石油联盟与“美洲人民玻利瓦尔联盟”(Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América, 缩写为“*ALBA*”)进行对接, 并提出了“加勒比石油联盟经济区”倡议(PETROCARIBE Economic Zone, 缩写为“*PEZ*”)计划。美洲人民玻利瓦尔联盟成立于2004年, 现有11个成员国, 即安提瓜和巴布达、玻利维亚、古巴、多米尼克、厄瓜多尔、格林纳达、尼加拉瓜、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、委内瑞拉。

是深化中拉全面合作伙伴关系,推进中拉整体合作的主要平台。鉴于拉美地区的互联互通与“一带一路”的设施联通有较高的契合度,本文拟探讨以中拉论坛为重要平台、以互联互通为优先领域的中拉共建“一带一路”合作机制。

一、拉美国家开始对接“一带一路”

2017年5月,中国同阿根廷发表联合声明,明确“双方将在‘一带一路’框架内加强发展战略对接,推进互联互通和联动发展”^①,阿根廷成为第一个以联合声明方式确认参加“一带一路”的拉美国家。同年11月,中国与巴拿马发表联合声明,明确“双方将本着开放、包容、互利、普惠的原则共商共建‘一带一路’,共享合作成果,造福两国人民”^②;中国与巴拿马签署《关于共同推进丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路建设的谅解备忘录》^③,巴拿马成为第一个与中国签署“一带一路”建设备忘录的拉美国家。

1.1 越来越多的拉美国家认可和接受“一带一路”倡议

拉美地区一直高度关注“一带一路”倡议,不少拉美国家对倡议及有关文件没有明确提及拉美地区表示遗憾,个别拉美国家甚至表示不满。因此,在一段时间内,除巴西于2015年4月成为亚洲基础设施投资银行(以下简称“亚投行”)创始成员国外,绝大多数拉美国家没有很快做出明确呼应。

随着“一带一路”进入大规模建设阶段,认可或接受“一带一路”的拉美国家增多,主要有三个方面的表现。第一,申请加入亚投行的拉美国家增多。2017年3月至12月,亚投行先后批准了6个拉美国家的加入申请,即秘鲁、委内瑞拉、玻利维亚、智利、阿根廷、厄瓜多尔,亚投行的拉美成员国数量增至7个。第二,2/3的拉美国家参加了首届“一带一路”国际合作高峰论坛,其中包括两位国家元首(即阿根廷总统马克里(Mauricio Macri)、智利总统巴切莱特(Michelle Bachelet))和20多个国家的政府高级

代表团。第三,墨西哥等拉美国家明确表达“一带一路”合作意愿,2017年9月,墨西哥总统培尼亚(Enrique Peña Nieto)明确表示,墨方愿积极参加“一带一路”建设^④。

1.2 中国领导人高度重视拉美对“一带一路”建设的重要性

2017年5月,阿根廷总统马克里、智利总统巴切莱特应邀来华参加首届“一带一路”国际合作高峰论坛。习近平主席在北京同马克里总统举行会谈时,“强调拉美是21世纪海上丝绸之路的自然延伸。中方愿同拉美加强合作,包括在‘一带一路’建设框架内实现中拉发展战略对接,促进共同发展,打造中拉命运共同体。”^⑤

2017年10月,国家主席、中共中央总书记习近平在十九大报告中明确提出,积极促进“一带一路”国际合作,努力实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通,打造国际合作新平台。这标志着“一带一路”成为中国开展国际合作的新机制、新平台。^⑥同年11月,刚刚与中国建交(同年6月)不久的巴拿马总统巴雷拉(Juan Carlos Varela)应邀来华进行国事访问,习近平主席在北京同巴雷拉总统会谈时指出,中方把拉美看作“一带一路”建设不可或缺的重要参与方,巴拿马完全可以成为21世纪海上丝绸之路向拉美自然延伸的重要承接地。^⑦

① “中华人民共和国和阿根廷共和国联合声明(全文)”,《人民日报》,2017年5月18日,03版。

② “中华人民共和国和巴拿马共和国联合声明(全文)”,《人民日报》,2017年11月18日,03版。

③ “中国与巴拿马签署《关于共同推进丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路建设的谅解备忘录》”,中国一带一路网,2017年11月21日, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/35763.htm>。

④ “习近平会见墨西哥总统培尼亚”,《人民日报》,2017年9月5日,第02版。

⑤ “习近平同阿根廷总统马克里会谈”,《人民日报》,2017年5月18日,第01版。

⑥ “决胜全面建成小康社会,夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——习近平同志代表第十八届中央委员会向大会作的报告摘要”,《人民日报》,2017年10月19日,第02版。

⑦ “习近平同巴拿马总统巴雷拉举行会谈:两国元首同意共同规划好中巴关系发展蓝图”,《人民日报》,2017年11月18日,第01版。

1.3 中拉论坛可作为中拉共建“一带一路”的重要平台

2014年7月,习近平主席访问拉美期间,与16个拉共体成员国的国家元首和政府首脑或特别代表在巴西利亚举行会晤,发表了《中国-拉美和加勒比国家领导人巴西利亚会晤联合声明》,宣布中拉建立平等互利、全面发展的全面合作伙伴关系,正式成立中国-拉共体论坛。2015年1月,中拉论坛首届部长级会议在北京成功举行,发表了《北京宣言》,中拉双方决心以中拉论坛为对话与合作的新平台、新起点、新机遇,进一步深化中拉全面合作伙伴关系。2016年11月,中国外交部发表第二份《中国对拉美和加勒比政策文件》^①(第一份于2008年11月发表)指出,中国-拉共体论坛的成立为中拉合作提供了新的平台,以该论坛为主要平台推进中国与拉美和加勒比整体合作。这表明,中拉论坛不仅是深化中拉全面合作伙伴关系的重要平台,也是推进中拉整体合作的主要平台,因此,可以通过该论坛构建中国-拉共体共建“一带一路”合作机制,推进中国与拉美国家对接和共建“一带一路”。

中国-拉共体共建“一带一路”有4个含义。第一,拉美各国是“一带一路”的共建方。第二,“一带一路”没有“中心-外围”。中方虽然是“一带一路”的发起方,但没有将自己视为或置于中心位置,无论是中国领导人的讲话,还是中国的官方文件,都反复强调“共商、共建、共享”三原则。第三,可以使拉美地区整体参与“一带一路”。虽然中国与阿根廷、巴拿马等部分拉美国家已经开始对接“一带一路”,也有部分拉美国家明确表示愿意参与“一带一路”,但也有不少拉美国家主张拉美地区整体参与“一带一路”。第四,截至2017年11月底,拉美地区尚有11个国家与中国大陆没有保持外交关系,这些国家都是拉共体成员国,他们可以借助中国-拉共体论坛这个重要平台与中国开展对接共建“一带一路”。

1.4 基础设施互联互通可作为中拉共建“一带一路”的优先领域

基础设施互联互通是中拉整体合作、“一带

一路”建设、拉美地区基础设施一体化的共同优先领域,三者优先领域一致,对接基础较好。拉美地区的主要国家于19世纪初叶陆续独立,19世纪中后期至20世纪初叶,铁路建设带动了拉美地区的第一轮基础设施建设高峰,20世纪50—70年代,城市建设和公路建设掀起了第二轮基础设施建设高峰,经济社会发展与基础设施建设相互带动,相互促进,形成了较为完善的铁路、公路、航空、能源、通讯等基础设施网络。自20世纪80年代以来,拉美地区的基础设施建设相对滞后,并成为制约经济社会发展的主要瓶颈之一。进入21世纪以来,拉美地区一直致力于基础设施的投资和发展,并取得了一定成效。

中拉基础设施建设合作快速发展为中拉共建“一带一路”积累了丰富的合作经验。中国企业已在30个拉美国家开展工程承包业务,2000—2016年承包工程完成营业额由1.7亿美元左右^②增至160亿美元左右^③。在基础设施投资方面,2010年以来,中国的国家电网、三峡集团、中国港湾工程有限责任公司(以下简称“中国港湾”)等企业在拉美地区电力、公路领域的投资取得重大突破。国家电网巴西控股公司成为巴西主要电力输送企业之一,三峡集团成为巴西第二大电力生产企业。中国港湾投资建设和运营的牙买加南北高速公路于2016年3月全线竣工通车,这不仅是中国港湾的首个境外公路BOT项目,也是中国企业在拉美地区的首个基础设施BOT项目。

二、拉美基础设施一体化是共建“一带一路”的重要基础

按照地理位置,拉美地区可以分为南美洲、

① “中国对拉美和加勒比政策文件”,《人民日报》,2016年11月25日,第10版。

② 中华人民共和国国家统计局,“国家统计”数据。

③ 中华人民共和国商务部,“2016年商务工作年终综述之二十九:中国与拉美国家经贸合作保持平稳发展”,2017年2月13日。

墨西哥和中美洲、加勒比地区3个次地理区域,如图1所示,“南美洲基础设施一体化倡议”“中美洲一体化和发展项目”“加勒比石油计划”分别是3个次地理区域较为重要、影响较大的次区域基础设施一体化合作机制。南美洲基础设施一体化倡议、中美洲一体化和发展项目共涉及21个拉美国家,其国土面积合计占拉美地区的99%,人口合计占95%,国内生产总值合计占85%。



图1 拉美地区3个次地理区域示意图

2.1 南美洲基础设施一体化倡议进入项目竣工高峰期

该倡议于2000年开始实施,包括南美地区的12个国家,即阿根廷、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭、委内瑞拉。

截至2016年9月,南美洲基础设施一体化倡议累计竣工项目128个,累计完成投资额281亿美元;在建项目178个,约需投资755亿美元;拟开工项目152个,约需投资496亿美元;完成可行性研究项目123个,约需投资382亿美元。^①随着投资的增加,南美洲基础设施一体化倡议于2017年开始进入项目竣工高峰期,2017年竣工的项目预计有64个,2018年有98个,2019—2026年每年有110个~130个^②。

南美洲基础设施一体化倡议涵盖交通、能源、通讯三大领域,但以公路、铁路、电站等项目

为主。2016年,南美洲国家联盟“南美洲基础设施和计划委员会”^③批准的南美洲基础设施一体化倡议项目篮子有581个项目,投资总额约1914亿美元。在该项目篮子中,公路项目259个,投资额约637亿美元,占投资总额的33.2%;铁路项目61个,投资额约479亿美元,占投资总额的25.0%;电站项目25个,投资额约469亿美元,占投资总额的24.5%。^④公路、铁路、电站项目合计345个,占项目总数的59.4%;投资额合计1583亿美元,占投资总额的82.7%。

按照投资规模,南美洲基础设施一体化倡议的前5大项目为巴西的圣安东尼奥-吉拉乌(Santo Antonio-Jirau)水电站(182亿美元)、厄瓜多尔货运铁路电气化项目(178亿美元)、阿根廷和巴拉圭两国的科尔普斯·克里斯蒂(Corpus Christi)水电站(80亿美元)、巴西的库亚巴-桑塔伦(Cuiabá-Santarém)高速公路(65亿美元)、智利洛斯·安第斯(Los Andes)-阿根廷门多萨(Mendoza)铁路路段修复工程(89亿美元)。其中,圣安东尼奥-吉拉乌水电站和库亚巴-桑塔伦高速公路为在建项目,科尔普斯·克里斯蒂水电站、洛斯·安第斯-门多萨铁路路段修复工程为拟开工项目,厄瓜多尔货运铁路电气化项目正在进行可行性研究。

2.2 中美洲一体化和发展项目重点建设公路路网和电网

中美洲一体化和发展项目于2001年开始实施,包括10个国家,即伯利兹、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加、萨尔瓦多、洪都拉斯、危地马拉、墨西哥、巴拿马和尼加拉瓜。

中美洲一体化和发展项目有两个“轴心”,即“经济轴心”和“社会轴心”,前者包括交通、能源、通讯、贸易和竞争便利化政策4个领域,

① UNASUR, COSIPLAN, *Cartera de Proyectos* 2016, Diciembre 2016, p.31.
② 同①, p.35.
③ 南美洲国家联盟的西班牙语全称为“Unión de Naciones Suramericanas”,缩写为“UNASUR”。南美洲基础设施和计划委员会的西班牙语全称为“Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento”,缩写为“COSIPLAN”。
④ 同①, p.17。

后者包括医疗、环境保护、灾害防控、住房、食品和粮食安全5个领域。

交通和能源是中美洲一体化和发展项目的两大主要领域。2008年1月至2015年6月中美洲一体化和发展项目累计完成了62个项目,完成投资总额约6.1亿美元。在62个项目中,交通项目19个,投资额约3.4亿美元,占完成投资总额的55.7%;能源项目10个,投资额约2.6亿美元,占完成投资总额的42.6%。交通项目和能源项目的投资额合计占完成投资总额的98.4%。截至2015年6月,在建项目45个,投资总额约25亿美元,其中交通项目10个,投资额约为17亿美元;能源项目7个,投资额约为6亿美元;交通项目和能源项目投资额合计23亿美元,占投资总额的92.0%。^①

能源项目的重点是“中美洲国家电网互联工程”^②,以巴拿马、哥斯达黎加、洪都拉斯、尼加拉瓜、萨尔瓦多、危地马拉6个中美洲国家为主体,墨西哥和哥伦比亚于2014年正式加入。该工程的目的是建设连接8个国家的输电线路。输电线路的建设工作于2002年正式开始,并取得明显成效,例如2010—2015年,萨尔瓦多、危地马拉、尼加拉瓜、巴拿马4国的平均零售价由17.2美分/度降至8.9美分/度,降幅约为48%。^③

针对中美洲国家电网互联工程,中美洲6国较为成功地实施了多国联合特许经营模式。中美洲6国于1987年提出这一工程倡议,经过近10年的研究和磋商,1996年中美洲6国签订了《中美洲电力市场框架条约》^④,于1999年正式生效。根据该条约,6国政府共同成立了“区域电网监管委员会”^⑤(以下简称“电监会”,总部设在危地马拉)和“区域电力运营公司”^⑥(总部设在萨尔瓦多),前者主要负责电网、电力市场、电价等的规划和监管,后者主要负责电力购买和零售。中美洲6国的各国国有电力公司与墨西哥、哥伦比亚、西班牙的电力公司共同成立了电网运营公司^⑦(以下简称“电网公司”),电监会根据《中美洲电力市场框架条约》授权该电网公司负责输电线路的融资、建设和运营。根据中美洲一体化和发展项目官网公布的信息,截至2015年6

月,电网公司完成投资总额累计约5.05亿美元,其中自有资金0.585亿美元,占投资总额的11.6%;电网公司向美洲开发银行、中美洲经济一体化银行^⑧、CAF-拉丁美洲开发银行等金融机构贷款4.465亿美元,约占投资总额的88.4%。

交通项目的重点是中美洲高速公路路网工程,全长超过1.3万千米,包括太平洋沿岸高速公路(3152千米)、大西洋沿岸高速公路(2906千米)、中美洲6条两洋高速公路(合计1374千米)、加勒比海沿岸旅游公路(1446千米)、支线公路(4255千米)^⑨,其中前3项是主要部分。如图2所示,太平洋沿岸高速公路北起墨西哥的普埃布拉(Puebla),向东经大西洋沿岸的韦拉克鲁斯(Veracruz,墨西哥),然后一路南下,直至巴拿马首都——巴拿马城。大西洋沿岸高速公路北起韦拉克鲁斯,向东经大西洋沿岸的切图马尔(Chetumal,墨西哥),然后一路南下,直至巴拿马的米拉马尔(Miramar)。自北向南,中美洲6条两洋高速公路依次为:危地马拉盖特萨尔(Quetzal)-巴里奥斯(Barrios)两洋高速公路,萨尔瓦多拉利伯塔德(La Libertad)-危地马拉巴里奥斯两洋高

① Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica, “Resumen Ejecutivo del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica: años 2008—2015”, Agosto de 2015, <http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/XV%20Cumbre/RESUMEN%20EJECUTIVO.pdf>.

② 中美洲国家电网互联工程的西班牙语全称为“Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central”,缩写为“SIEPAC”。

③ Manuel Eugenio Rojas Navarrete, *Estadísticas del subsector eléctrico de los países del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA)*, 2016, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Ciudad de México, 2017, p.28.

④ 《中美洲电力市场框架条约》的西班牙语全称为“Tratado Marco del Mercado Eléctrico de América Central”。

⑤ 区域电网监管委员会的西班牙语全称为“Comisión Regional de Interconexión Eléctrica”,缩写为“CRIE”。

⑥ 区域电力运营公司的西班牙语全称为“Ente Operador Regional”,缩写为“EOR”。

⑦ 电网运营公司的西班牙语全称为“Empresa Propietaria de la Red”,缩写为“ERP”。

⑧ 中美洲经济一体化银行的西班牙语全称为“Banco Centroamericano de Integración Económica”,缩写为“BCIE”。

⑨ Portal Oficial del Proyecto Mesoamérica, “Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)”, Jul. 21, 2017, http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=179&Itemid=108.

速公路, 萨尔瓦多拉乌尼翁 (La Unión) - 洪都拉斯科尔特斯 (Cortés) 两洋高速公路, 洪都拉斯圣洛伦索 (San Lorenzo) - 科尔特斯两洋高速公路, 哥斯达黎加卡尔德拉 (Caldera) - 利蒙 (Limón) 两洋高速公路, 巴拿马城 (Ciudad de Panamá) - 科隆 (Colón) 两洋高速公路。



图 2 中美洲公路路网建设示意图

2.3 加勒比石油计划在困境中努力推进

加勒比石油计划于 2000 年由委内瑞拉发起, 2005 年正式实施, 现有 18 个参与国, 即委内瑞拉、安提瓜和巴布达、巴哈马、伯利兹、古巴、多米尼克、多米尼加、格林纳达、危地马拉、圭亚那、海地、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、圣基茨和尼维斯、圣文森特和格林纳丁斯、圣卢西亚、苏里南。委内瑞拉向其他 17 个参与国按国际市场价格供应原油或成品油, 当原油价格在 40 美元/桶以上时, 贷款的 30% ~ 70% 转换为长期低息贷款 (25 年, 年利率 1%),^① 用于支持 17 国的经济社会发展和基础设施建设。2005—2014 年, 委内瑞拉向有关国家累计供应原油 3 亿桶, 贷款总额约 280 亿美元, 其中 120 亿美元转换为长期低息贷款。^②

根据委内瑞拉-加勒比石油计划的贷款转贷款方案, 原油贷款转换的贷款金额取决于委内瑞拉的原油现货价格, 例如, 原油现货价格在 15~40 美元/桶时, 5%~25% 的原油贷款可以转换为贷款; 原油现货价格在 40~150 美元/桶时, 30%~60% 的原油贷款可以转换为贷款; 原油现货价格超过 150 美元/桶时, 70% 的原油贷款可以转换为贷款。^③ 委内瑞拉分配给古巴、多米尼加、牙买

加、尼加拉瓜、海地、圭亚那、安提瓜和巴布达、格林纳达、圣基茨和尼维斯、多米尼克、圣文森特和格林纳丁斯、伯利兹、苏里南、萨尔瓦多等 14 个国家的原油供应配额约为 22.3 万桶/日, 其中古巴 9.8 万桶/日, 其他 13 个国家合计 12.5 万桶/日。^④ 2005—2014 年, 委内瑞拉的原油现货价格大幅上涨, 2005 年的年均现货价格约为 46 美元/桶, 2011—2013 年达到 100 美元/桶以上。2007—2014 年, 委内瑞拉向其他 13 个国家日均原油供应量由 5.63 万吨增至 10.45 万吨。^⑤ 因此, 2005—2014 年加勒比石油计划成效显著, 例如其他 13 个国家 1/3 左右的能源供应来自加勒比石油计划, 原油贷款转换的长期低息贷款总额约 39 亿美元, 支持了 432 个经济社会发展和基础设施项目^⑥, 加勒比石油计划对 13 个国家的经济社会发展发挥了重要作用。2014 年下半年以来, 委内瑞拉原油现货价格大幅度下跌, 2015 年年均现货价格为 44.65 美元/桶, 2016 年为 35.15 美元/桶, 2017 年 1—8 月略回升至 43.85 美元/桶。^⑦ 与此同时, 委内瑞拉的原油产量有所减少, 加勒比石油计划的执行力度有较大幅度下降, 例如, 2017 年 4 月, 委内瑞拉将牙买加的原油配额由 23 000 桶/日减至 1 300 桶/日。^⑧

① Petrocaribe Development Fund, *Annual Report 2014—2015*, Jamaica, Sept. 2015, p.3.

② TeleSUR, “Petrocaribe: a 12 años del acuerdo integracionista del Caribe”, Jun. 29, 2017, <https://www.telesurtv.net/news/Petrocaribe-A-12-anos-del-acuerdo-integracionista-del-Caribe-20170628-0055.html>.

③ Permanent Secretariat of SELA (Systema Económico Latinoamericano y del Caribe), *Evolution of the PETROCARIBE Energy Cooperation Agreement*, Caracas, Venezuela, Jun. 2015, p.13.

④ PetroCaribe, *PetroCaribe Management Report, Quarter 1*, 2014, p.7.

⑤ 同④, p.8.

⑥ 同③, pp.17-20.

⑦ Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería, Venezuela, “Evolución de Precios 2015—2017”, Nov. 9, 2017, <http://www.mpetromin.gob.ve/portalmenpet/secciones.php?option=ve&idS=45>.

⑧ The Gleaner, Jamaica, “PetroCaribe Quota to Ja Falls Dramatically ... Down From 23 000 to 1 300 Barrels Per Day”, Apr. 21, 2017, <http://jamaica-gleaner.com/article/lead-stories/20170421/petrocaribe-quota-ja-falls-dramatically-down-23000-1300-barrels-day>.

三、拉美互联互通与“一带一路” 设施联通契合程度较高

“互联互通”是拉美地区基础设施一体化的主要内容。“设施联通”是“一带一路”的“五通”之一(另外四通是政策沟通、贸易畅通、资金融通、民心相通)。拉美地区互联互通与“一带一路”设施联通的契合程度较高。

3.1 互联互通分3个层次推进

本国国内的互联互通为第1层次,以3个次区域一体化为代表的次区域互联互通为第2层次,洲际互联互通为第3层次。绝大多数项目属于第1层次,少部分属于第2层次,第3层次相对欠缺。以南美洲基础设施一体化倡议为例,在581个项目中,属于第1层次的有482个,约占项目总数的83%;属于第2层次的有99个,约占项目总数的17%。^①“一带一路”建设有助于拉美地区弥补洲际互联互通这一短板,可以使拉美地区推进3个层次的互联互通进程。

3.2 3个次区域互联互通项目各有侧重

南美洲基础设施一体化倡议全面推进交通、能源、通讯三大领域的一体化,尤其是与大宗商品运输相关的公路、铁路、港口等交通运输基础设施项目。根据南美洲基础设施一体化倡议,政府是铁路、公路项目的投融资主体,铁路和公路项目的投资总额预计需要1114亿美元^②,其中约790亿美元(公路项目466亿美元,铁路项目324亿美元)需政府部门负责投资或融资^③;能源项目以特许经营模式为主,政府与私人部门共同负责投融资;通讯项目则基本由私人部门负责。中美洲一体化和发展项目重点建设中美洲输电电网和公路路网,前者以多边特许经营模式正在建设,后者以政府为投融资主体。加勒比石油计划以能源、旅游业配套设施为建设重点,政府是实施主体。

3.3 “集体规划,分别实施”是基本原则

一方面,3大次区域一体化确定的项目,都是有关各国集体规划的结果,均属于第1层次和

第2层次的互联互通。对于第1层次的互联互通,有关国家各自负责实施。对于第2层次的互联互通,有关国家各自负责其本国境内部分的实施。另一方面,在次区域一体化之外,各国完全能够选择和实施自己的项目。以南美洲地区为例,截至2016年9月,南美洲12个国家的基础设施项目数量、约需投资总额分别为686个和2240亿美元,均多于南美洲基础设施一体化倡议的581个和1914亿美元。从项目数量来看,阿根廷的项目数量最多,为178个,约需投资486亿美元;其次是巴西,有94个项目,约需投资824亿美元。^④

3.4 经过长期酝酿,项目准备和实施条件较好

以玻利维亚铁路一体化、中美洲国家电网互联工程、智利洛斯·安第斯-阿根廷门多萨铁路路段修复工程为例。玻利维亚的铁路一体化计划已酝酿了一个世纪之久,该国铁路系统形成于20世纪初叶,由于地形原因,分为东、西两部分,二者在阿根廷北部连接。自20世纪初以来,玻利维亚政府一直努力使两部分铁路在本国境内实现连接,2013年,在南美洲基础设施一体化倡议框架内,玻利维亚政府提出了秘鲁-玻利维亚-巴西两洋铁路计划。中美洲国家电网互联工程历时长达30年,其中,1987—1996年的10年为磋商期,危地马拉、萨尔瓦多、尼加拉瓜、洪都拉斯、哥斯达黎加、巴拿马等中美洲6国完成了多边磋商并签订多边条约;1997—1999年的3年为条约批准期,各签字国完成了各自国内的批准程序,条约得以正式生效;2000—2002年的3年为施工准备期,包括设立电网公司,完成项目融资等工作;2003—2014年的12年为I期工程的建设期,工程目标基本实现;2015年以来,在继续完成I期工程的同时,准备实施II期工程,II期工程的目标是将中美洲6国的电网与墨西哥、哥伦比亚两国

① UNASUR, COSIPLAN, *Cartera de Proyectos* 2016, Diciembre 2016, p.17.

② 根据 COSIPLAN 有关数据计算。COSIPLAN, *Cartera de Proyectos* 2016, Diciembre 2016, p.17.

③ 根据 COSIPLAN 有关数据计算。COSIPLAN, *Sistema de Información de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN*, 2017年9月8日, <http://www.iirsa.org/proyectos/Principal.aspx?Basica=1>.

④ COSIPLAN, *Cartera de Proyectos* 2016, Diciembre 2016, p.18.

的电网连接起来。智利、阿根廷两国就修复洛斯·安第斯-门多萨铁路路段已进行了 20 多年的双边磋商和准备,1996 年,智利向阿根廷提出了修复该段铁路的倡议,2004 年,两国开始正式磋商,2009 年,两国政府决定设立政府间双边实体——“拉斯莱纳斯跨国隧道公司”^①负责该段铁路的修复工作。根据 2015 年 8 月的可行性研究,这段铁路长约 204 千米,工程投资预算约为 89 亿美元,建设周期 10—12 年。^② 2016 年 5 月和 7 月,智利和阿根廷两国各自的议会先后完成了关于组建这一双边实体的批准工作,由智利公共工程部和阿根廷内政、公共工程和住房部负责组建双边实体。

四、以中拉论坛为平台构建中拉“一带一路”对接和合作机制

在基础设施建设和互联互通领域,拉美地区的次区域一体化蓝图、有关拉美国家的互联互通规划、《“一带一路”共同愿景与行动文件》、《中国对拉美和加勒比政策文件》(2016 年 11 月)以及其他相关文件是中国-拉共体共建“一带一路”的主要依据。本文以 3 个次区域一体化为例,探讨中国-拉共体共建“一带一路”的对接和合作机制。

4.1 中拉论坛发起“中国-拉共体共建‘一带一路’倡议”

该倡议可以明确中拉论坛是推进中拉对接“一带一路”的主要平台,以互联互通为优先领域,依照“集体规划,分别实施”“共商共建共享”“多边与双边并行,自愿与自主开展”等重要原则,多元化、多层次地构建对接和合作机制。拉美地区基础设施一体化的 3 大重点领域(交通、能源、通讯),中拉“1+3+6”务实合作新框架中的 3 大动力(贸易、投资、金融合作)和 6 大重点领域中的“能源资源、基础设施建设、信息技术”“3×3”产能合作新模式中的“共建拉美物流、电力、信息三大通道”“一带一路”建设的“交通基础设施互联互通、能源基础设施互联互

通、信息通信互联互通”,这 4 者在互联互通领域的重合度较高,对接和合作基础较好。

4.2 中国与有关拉美国家建立第 1 层次互联互通的对接和合作机制

第 1 层次的对接与合作机制主要是双边合作。拉美地区推进基础设施一体化进程的“集体规划,分别实施”、中拉整体合作框架、“一带一路”建设的原则高度相符,即整体与双边并行,多边与双边相互促进。一方面,以中拉论坛为重要平台,中国与 33 个拉美国家推进和深化全面合作伙伴关系及中拉整体合作。另一方面,中国与部分拉美国家建立了全面战略伙伴关系或战略伙伴关系,确立了政府间双边沟通和磋商机制,双边对接的基础较好。例如,中国与巴西、墨西哥、阿根廷、智利、秘鲁、委内瑞拉、厄瓜多尔 7 国建立了“全面战略伙伴关系”,与哥斯达黎加、乌拉圭 2 国建立了“战略伙伴关系”,中国-巴西副总理-副总统级的“中巴高层协调与合作委员会”、中国-墨西哥外长级常设委员会、中国-委内瑞拉高级混合委员会等双边磋商和对话机制已运行多年且运行良好。

4.3 中国与次区域一体化建立第 2 层次互联互通的对接和合作机制

3 大次区域一体化不仅是拉美地区较有影响和成效的基础设施一体化规划,也是拉美各国发展战略的重要内容,同时也是拉美国家政府间的磋商、协调与合作机制。经过长期酝酿和实践,实施这些规划所需的政治共识、社会共识、多边共识基本具备。

各次区域一体化正在实施或准备实施一批优先项目,中国与这些次区域一体化可以围绕其各自的优先项目建立对接机制。以南美洲基础设施一体化倡议为例,该计划推出了一批成熟型的优先项目。根据《2012—2022 年战略行动计划》^③,26 个

① 拉斯莱纳斯跨国隧道公司的西班牙语全称为“Entidad Binacional Túnel Las Leñas”。

② IIRSA, “A ley tres protocolos que fortalecerán la conexión con Argentina”, Nov.8, 2015, www.iirsa.org.

③ 《2012—2022 年战略行动计划》的西班牙语名称为“Plan de Acción Estratégico 2012—2022”。

优先项目需在2027年以前完成,投资总额预计为231亿美元。在这26个项目中,有14个将在2022年以前完成,可称之为“2022年优先项目”,其中投资规模较大的5个项目是秘鲁的卡亚俄(Callao)-拉奥罗亚(La Oroya)-普卡尔帕(Pucallpa)公路项目,公路总长度约770千米,约需投资26.7亿美元;哥伦比亚境内的两个高速公路项目,即波哥大(Bogotá,哥伦比亚首都)-布埃纳文图拉(Buenaventura)高速公路项目和库库塔(Cúcuta)-布卡拉曼加(Bucaramanga)公路改扩建项目,前者约需投资19.5亿美元,后者约需8.8亿美元,这两个高速公路项目均为加拉加斯(Caracas,委内瑞拉首都)-波哥大-布埃纳文图拉-基多(Quito,厄瓜多尔首都)高速公路的组成部分;阿根廷和玻利维亚的“阿根廷东北部天然气管道项目”,两国合作建设1500千米的天然气输气干线和1500千米的天然气输气支线,约需投资18.7亿美元;巴西和巴拉圭的伊泰普(Itaipú)-亚松森(Asunción)-亚塞瑞塔(Yacyretá)500千伏输电线路项目,约需投资8.5亿美元。这5个“2022年优先项目”约需总投资82.2亿美元。有12个项目将在2027年前完成,可称之为“2027年优先项目”,其中,投资规模较大的2个项目是智利安托法加斯塔(Antofagasta)-巴西帕拉纳瓜(Paranaguá)铁路,约需投资55.3亿美元;智利和阿根廷的黑水(Agua Negra)公路隧道项目,包括12千米的隧道和40千米的公路,约需投资16亿美元。这两个“2027年优先项目”约需总投资71.3亿美元。

4.4 中国与次区域一体化、有关国家建立第3层次互联互通的对接和合作机制

拉美大陆西临太平洋,东濒大西洋,因此,贯穿拉美大陆、沟通两大洋的通道称为“两洋通道”,目前拉美地区10条两洋通道的建设和规划格局基本形成。这10条两洋通道是拉美地区互联互通的“3层次叠加”项目,将其纳入“一带一路”,符合以铁路、港口等重大项目为支撑构建互联互通网络的“一带一路”建设举措。

中美洲一体化和发展项目规划了6条两洋

高速公路通道。如图2所示,6条两洋高速公路通道分别位于危地马拉(1条)、萨尔瓦多(2条)、洪都拉斯(1条)、哥斯达黎加(1条)、巴拿马(1条)5个国家。中美洲有7个国家,即伯利兹^①、危地马拉、萨尔瓦多、尼加拉瓜、洪都拉斯、哥斯达黎加、巴拿马,其中哥斯达黎加是中国的建交国且与中国签订了自由贸易协议,巴拿马于2017年6月与中国建交。哥斯达黎加计划修建卡尔德拉港(太平洋沿岸)至利蒙港(大西洋沿岸)的两洋高速公路通道。截至目前,巴拿马是拉美地区和西半球唯一拥有两洋水路通道(巴拿马运河)和铁路通道(巴拿马铁路)的国家,且两洋通道的路程最短,例如,巴拿马运河仅为65千米,巴拿马铁路约为76千米。如果巴拿马两洋高速公路能够建成,则巴拿马将拥有运河、铁路、高速公路“三位一体”的两洋通道,提高该国在西半球和亚太地区的枢纽地位。

南美洲基础设施一体化倡议正在规划4条两洋铁路通道。根据2017年7月南美洲基础设施和计划委员会铁路一体化工作组^②(简称“南美铁路一体化工作组”)提出的南美洲铁路一体化预选方案,如图3所示,4条两洋铁路自北向南分别为巴西-秘鲁两洋铁路、中部两洋铁路、(智利)安托法加斯塔-(巴西)帕拉纳瓜两洋铁路、(智利)瓦尔帕莱索(Valparaiso)-(阿根廷)布宜诺斯艾利斯(Buenos Aires)两洋铁路。

中国、巴西、秘鲁联合发起的巴西-秘鲁两洋铁路正式纳入南美洲铁路一体化预选方案。该两洋铁路是中国在拉美地区参与的首个多边重大基础设施可行性研究项目,巴西、秘鲁两国的可行性研究工作正在进行。巴西境内的铁路路段被称作“巴西东西大铁路”,2008年以来巴西国有企业——巴西铁路工程建设总公司(Valec,简称“巴铁”)对这条铁路进行规划和研究,东起坎波斯港或伊列乌斯港(Ilhéus),西至巴西、秘鲁边境。根据巴铁和南美洲基础设施一体化倡议官

^① 伯利兹是英语国家,其他6个国家是西班牙语国家,因此,伯利兹虽然位于中美洲,但被看做是加勒比地区国家。

^② 铁路一体化工作组的西班牙语名称为“Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria”。



图 3 南美洲 4 条两洋铁路示意图

网信息,巴西东西大铁路将分 4 段进行规划、可研和建设,其中东部路段和西部路段为远期规划;中部有两段,一段为在建铁路,另一段已完成可行性研究。秘鲁境内的铁路路段存在北线和南线的分歧,图 3 中的实线为北线,贯穿秘鲁北部,以秘鲁的巴约瓦尔(Bayovar)港为出海口;通向利马的虚线为南线,以秘鲁首都利马为出海口。

中部两洋铁路有两个备选方案。第一个备选方案是玻利维亚政府的方案,以秘鲁的伊洛(Ilo)港或马塔拉尼(Matarani)港为太平洋沿岸出海口,东至巴西的桑托斯(Santos)港,涉及秘鲁、玻利维亚、巴西 3 个国家。第二个备选方案是铁路一体化工作组的方案,利用既有铁路,以智利阿里卡港和安托法加斯塔港为太平洋沿岸出海口(图 3 中分别通向阿里卡和安托法加斯塔的虚线),涉及秘鲁、智利、玻利维亚、巴西 4 个国家。安托法加斯塔-帕拉纳瓜铁路的工作组于 2014 年正式成立,巴西、阿根廷、巴拉圭、智利 4 国已经达成了共识,原计划于 2020 年建成通车,现调整为 2027 年前建成通车。瓦尔帕莱索-布宜诺斯艾利斯铁路的大部分路段为既有铁路,需修复洛斯·安第斯-门多萨铁路路段。

4.5 以提高项目融资能力为主线构建金融合作机制

3 大次区域一体化的投资规模预计在 2 000

亿美元以上,其中大部分将由各国政府负责投资或融资,例如,在南美洲基础设施一体化倡议中,由中央或联邦政府负责投融资的项目 367 个,约需投资 820 亿美元。^①绝大多数拉美国家国内储蓄率低于投资率,中央或联邦政府财政长期处于赤字状态,基础设施项目的国内融资基础较弱,政府的投资能力较为有限,因此,主权债务融资是拉美国家基础设施建设的主要外部融资来源。美洲开发银行、拉丁美洲开发银行、中美洲经济一体化银行、普拉塔基金(FONPLATA)等是向拉美地区基础设施领域提供贷款的主要多边金融机构。2015 年,美洲开发银行批准的基础设施领域的贷款金额约为 43.3 亿美元^②,拉丁美洲开发银行为 32.7 亿美元。^③截至 2016 年 11 月,中美洲经济一体化银行向基础设施领域发放贷款 7.7 亿美元^④。阿根廷、玻利维亚、巴西、巴拉圭、乌拉圭 5 国政府出资设立的普拉塔基金提供了约 8.1 亿美元的基础设施贷款^⑤。这 4 家金融机构在 2015 年批准或发放的基础设施贷款合计约为 90.6 亿美元。

据笔者不完全统计,截至 2017 年 10 月,中国向拉美地区提供的各类贷款承诺超过 2 000 亿美元,贷款余额超过 800 亿美元,其中相当一部分用于支持拉美地区的基础设施投资和建设,例如 200 亿美元的拉美地区基础设施专项贷款,等等。

金融合作的主线是提高项目的融资能力,不是由中国单方面解决拉美地区融资瓶颈。一方面,通过中国因素的加入,可以提高有关项目

① COSIPLAN, *Cartera de Proyectos* 2016, Diciembre 2016, p.29.

② Inter-American Development Bank, *Annual Report* 2015, Dec. 2016, p.6.

③ CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, *Informe Anual* 2015, mayo 2016, pp.42-45; 2015 年拉丁美洲开发银行批准了 122.55 亿美元的贷款,其中基础设施领域的贷款占批准总额的 26.7%,约为 32.7 亿美元。

④ Banco Centroamericano de Integración Económica, *Estadísticas Resultados Operaciones*, Noviembre 2016, Sept. 2, 2017, <https://www.bcie.org/operaciones/estadisticas-operaciones/>.

⑤ Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, *Annual Report* 2015, FONPLATA, 2016, p.38.

的可实施性,进而提高其融资能力,例如,提高项目所在国的对华出口能力,中国技术的先进性和低成本优势、中国企业的施工管理与建设优势均比较大,等等。另一方面,明确风险识别和管控机制,尤其是时间风险(项目实施周期较长)、政治风险(政策的稳定性和连续性)、社会与环境风险等。

五、结 语

中拉整体合作、“一带一路”建设、拉美地区基础设施一体化是中国-拉共体共建“一带一路”的基本依据。在中拉整体合作框架内确认拉美地区在“一带一路”建设中的地位,即拉美地区是“一带一路”的共同建设方,这一地位实质性地体现了“拉美地区不仅是21世纪海上丝

绸之路的自然延伸,也是‘一带一路’建设不可或缺的重要参与方”。根据拉美地区3个层次的互联互通,中国与有关拉美国家就第1层次的互联互通(国内互联互通)建立对接和合作机制,与次区域一体化就第2层次的互联互通(次区域互联互通)建立对接和合作机制,与次区域一体化、有关国家就第3层次的互联互通(洲际互联互通)建立对接和合作机制,可以将拉美地区的10条两洋通道作为第3层次互联互通的优先合作项目纳入“中国-拉共体共建‘一带一路’”倡议。围绕提高项目融资能力,综合运用贸易、投资和金融合作机制,建立金融合作、风险识别与管控框架或机制,拉美国家应避免对金融合作的误解或曲解。

编辑 李 亚

An Analysis of China-CELAC Joint Construction of the Belt and Road Initiative

XIE Wenze¹

(1. Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100007, China)

Abstract: Some countries in the Latin American and Caribbean region start the process to coordinate the development of the Belt and Road Initiative. President Xi Jinping proposes that, the region makes the natural extension of the 21st Century Maritime Silk Road, and the regional countries are indispensable participant in the construction of the Belt and Road Initiative. Focusing on transportation, energy and communication, the region is accelerating the process of regional interconnection, which aligns with the facilities connectivity in the framework of the Belt and Road Initiative. Initiative for Regional Infrastructure Integration in South America (IIRSA), Project for Integration and Development in Mesoamerican (PM), and Petro-Caribe are 3 rather important sub-regional cooperation mechanisms for interconnection, and the projects can be classified into 3 levels: the domestic interconnection, the sub-regional interconnection, and the inter-continental interconnection. China-CELAC Forum provides an important platform to deepen the comprehensive cooperation partnership of China and the region, and to promote comprehensive cooperation. By virtue of the platform, both sides should take the interconnection as the priority area, the 3 levels interconnection as the bases, and the 10 bi-oceanic corridors as the crucial projects, so as to establish the diversified, multi-level mechanisms for the joint construction of the Belt and Road Initiative.

Key words: China; CELAC; the Belt and Road Initiative; Latin America; infrastructure

国家海洋局 主管
中国太平洋学会 主办

太平洋学报
(1993年创刊·月刊)
2018年2月 第26卷 第2期

PACIFIC JOURNAL
(Monthly Publication Since 1993)
No.2 February 2018, Vol.26

编辑出版 《太平洋学报》编辑部
地址 北京海淀区大慧寺路8号
邮编 100081
编辑部电话 010-68575728
邮箱 taipingyangxuebao@vip.163.com

Editor and Publisher Pacific Journal
Address 8 Dahuisi Street, Haidian District, Beijing,
China Post Code 100081
Tel 010-68575728
E-mail taipingyangxuebao@vip.163.com

编辑部主任 潘峰
编辑 龚婷 李亚 邓文科 刘新平
发行 编辑部
出版 海洋出版社
印刷 北京朝阳印刷厂有限责任公司
国内总发行 北京报刊发行局

Director PAN Feng
Editor GONG Ting LI Ya DENG Wenke LIU Xinping
Circulation Editorial Department
Publisher China Ocean Press
Printer Beijing Chaoyang Printing Co., Ltd
Distributor Beijing Bureau for Distribution of
Newspapers and Journals
Domestic All Local Post Offices in China
Foreign China International Book Trading Corporation
P.O.Box399, Beijing 100044, China

订购处 全国各地邮局
国外总发行 中国国际图书贸易总公司
(北京399信箱, 邮编: 100044)

刊号: ISSN 1004-8049
CN11-3152/K
国内邮发代号: 82-873
国际邮发代号: M5271

定 价: 38元
HK\$40
US\$40



ISSN 1004-8049

